
Potomac Yard Metrorail Station Feasibility Work Group

February 19, 2009

Members

- Bill Euille, City Council
 - Tim Lovain, City Council
 - Eric Wagner, Planning Commission
 - Jennifer Mitchell, Transportation Commission
 - Noah Teats, PYPAG
-

Staff

Technical

Mark Jinks, City Manager's Office

Rich Baier and Tom Culpepper, T&ES

Tom Canfield, P&Z

John Thomas, WMATA

Phillip Braum, P²D

Coordination

Valerie Peterson, P&Z

Tasks

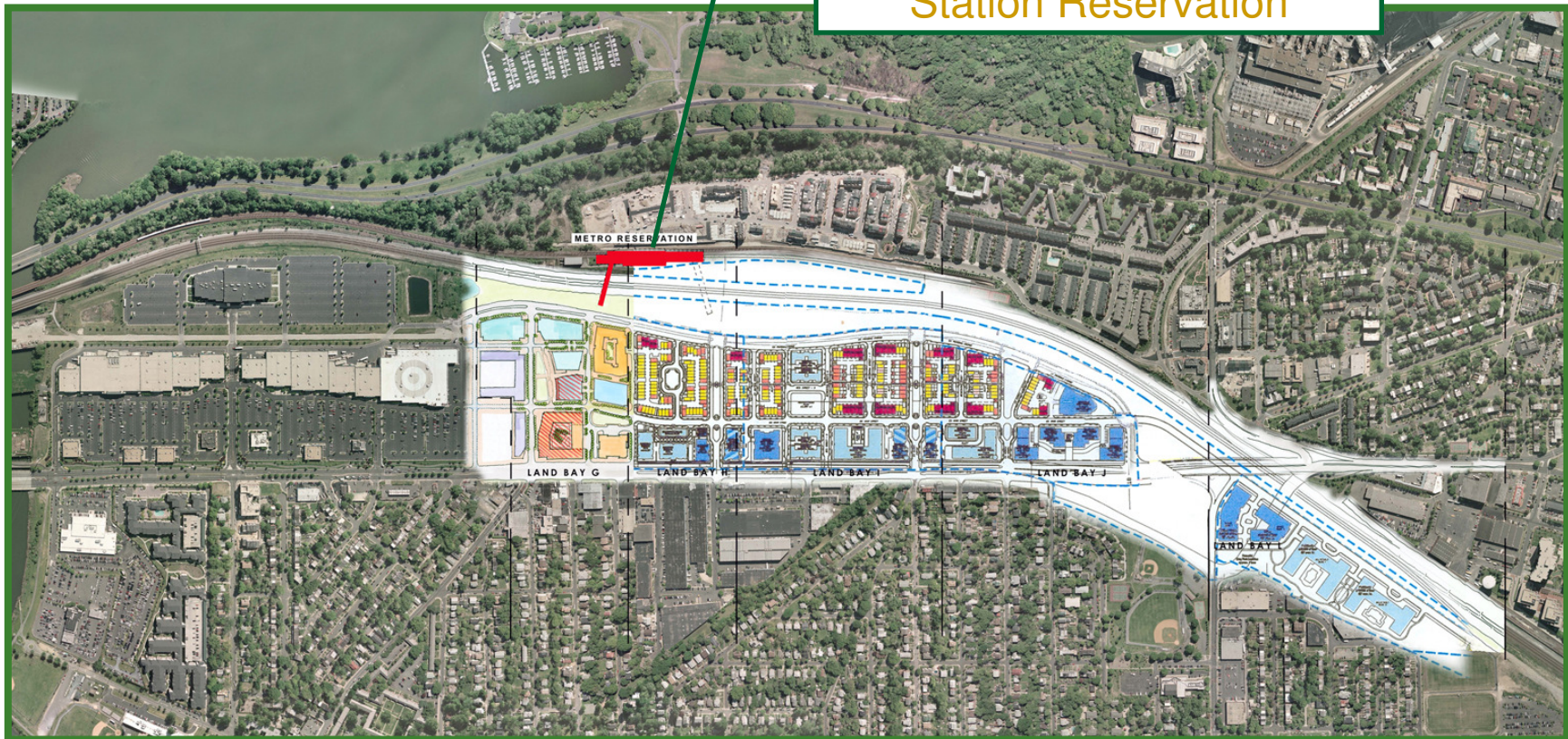
Phase 1 – Concept Development

- Station location
- Concept refinement
- Financial feasibility
- Ridership estimates
- Environmental scan

Phase 2 – Environmental Analysis

Reserved Station Location

Potomac Yard Metrorail
Station Reservation



POTOMAC GREENS DEVELOPMENT

TOWNHOUSES

STREET

TO SLATERS LAND

CONSTRUCTION SETBACK

STREET ENTRY

ELEVATOR ENTRY BELOW

STREET ELEVATORS TO MEZZANINE & PEDESTRIAN BRIDGE

SIDEWALK

78.00'

EL 21

EL 44'

EL 28

EL 20

EL 14

EL 10

EL 6

EL 2

EL -2

EL -6

EL -10

EL -14

EL -18

EL -22

EL -26

EL -30

EL -34

EL -38

EL -42

EL -46

EL -50

EL -54

EL -58

EL -62

EL -66

EL -70

EL -74

EL -78

EL -82

EL -86

EL -90

EL -94

EL -98

EL -102

EL -106

EL -110

EL -114

EL -118

EL -122

EL -126

EL -130

EL -134

EL -138

EL -142

EL -146

EL -150

EL -154

EL -158

EL -162

EL -166

EL -170

EL -174

EL -178

EL -182

EL -186

EL -190

EL -194

EL -198

EL -202

EL -206

EL -210

EL -214

EL -218

EL -222

EL -226

EL -230

EL -234

EL -238

EL -242

EL -246

EL -250

EL -254

EL -258

EL -262

EL -266

EL -270

EL -274

EL -278

EL -282

EL -286

EL -290

EL -294

EL -298

EL -302

EL -306

EL -310

EL -314

EL -318

EL -322

EL -326

EL -330

EL -334

EL -338

EL -342

EL -346

EL -350

EL -354

EL -358

EL -362

EL -366

EL -370

EL -374

EL -378

EL -382

EL -386

EL -390

EL -394

EL -398

EL -402

EL -406

EL -410

EL -414

EL -418

EL -422

EL -426

EL -430

EL -434

EL -438

EL -442

EL -446

EL -450

EL -454

EL -458

EL -462

EL -466

EL -470

EL -474

EL -478

EL -482

EL -486

EL -490

EL -494

EL -498

EL -502

EL -506

EL -510

EL -514

EL -518

EL -522

EL -526

EL -530

EL -534

EL -538

EL -542

EL -546

EL -550

EL -554

EL -558

EL -562

EL -566

EL -570

EL -574

EL -578

EL -582

EL -586

EL -590

EL -594

EL -598

EL -602

EL -606

EL -610

EL -614

EL -618

EL -622

EL -626

EL -630

EL -634

EL -638

EL -642

EL -646

EL -650

EL -654

EL -658

EL -662

EL -666

EL -670

EL -674

EL -678

EL -682

EL -686

EL -690

EL -694

EL -698

EL -702

EL -706

EL -710

EL -714

EL -718

EL -722

EL -726

EL -730

EL -734

EL -738

EL -742

EL -746

EL -750

EL -754

EL -758

EL -762

EL -766

EL -770

EL -774

EL -778

EL -782

EL -786

EL -790

EL -794

EL -798

EL -802

EL -806

EL -810

EL -814

EL -818

EL -822

EL -826

EL -830

EL -834

EL -838

EL -842

EL -846

EL -850

EL -854

EL -858

EL -862

EL -866

EL -870

EL -874

EL -878

EL -882

EL -886

EL -890

EL -894

EL -898

EL -902

EL -906

EL -910

EL -914

EL -918

EL -922

EL -926

EL -930

EL -934

EL -938

EL -942

EL -946

EL -950

EL -954

EL -958

EL -962

EL -966

EL -970

EL -974

EL -978

EL -982

EL -986

EL -990

EL -994

EL -998

EL -1002

EL -1006

EL -1010

EL -1014

EL -1018

EL -1022

EL -1026

EL -1030

EL -1034

EL -1038

EL -1042

EL -1046

EL -1050

EL -1054

EL -1058

EL -1062

EL -1066

EL -1070

EL -1074

EL -1078

EL -1082

EL -1086

EL -1090

EL -1094

EL -1098

EL -1102

EL -1106

EL -1110

EL -1114

EL -1118

EL -1122

EL -1126

EL -1130

EL -1134

EL -1138

EL -1142

EL -1146

EL -1150

EL -1154

EL -1158

EL -1162

EL -1166

EL -1170

EL -1174

EL -1178

EL -1182

EL -1186

EL -1190

EL -1194

EL -1198

EL -1202

EL -1206

EL -1210

EL -1214

EL -1218

EL -1222

EL -1226

EL -1230

EL -1234

EL -1238

EL -1242

EL -1246

EL -1250

EL -1254

EL -1258

EL -1262

EL -1266

EL -1270

EL -1274

EL -1278

EL -1282

EL -1286

EL -1290

EL -1294

EL -1298

EL -1302

EL -1306

EL -1310

EL -1314

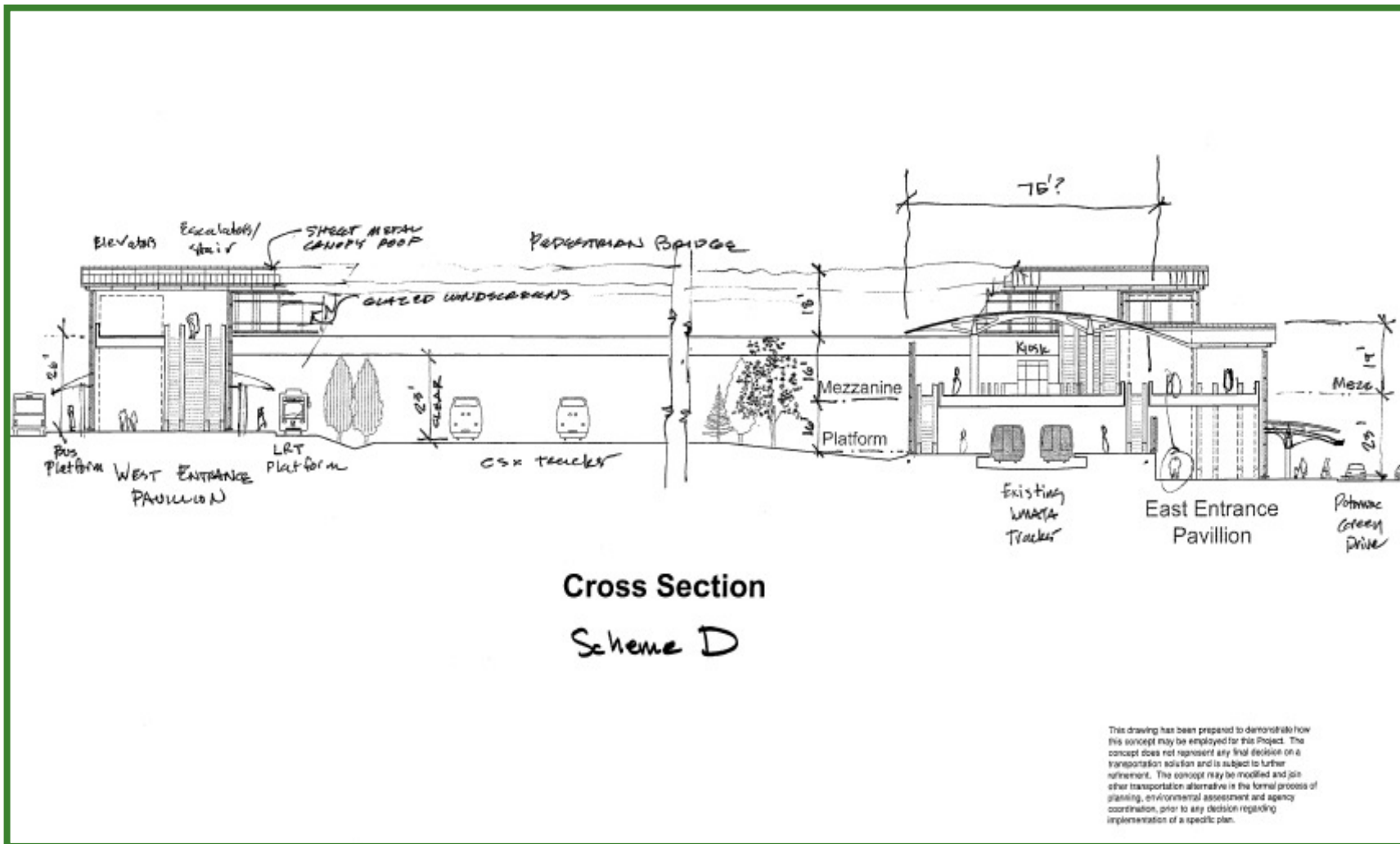
EL -1318

EL -1322

EL -1326

EL -1330

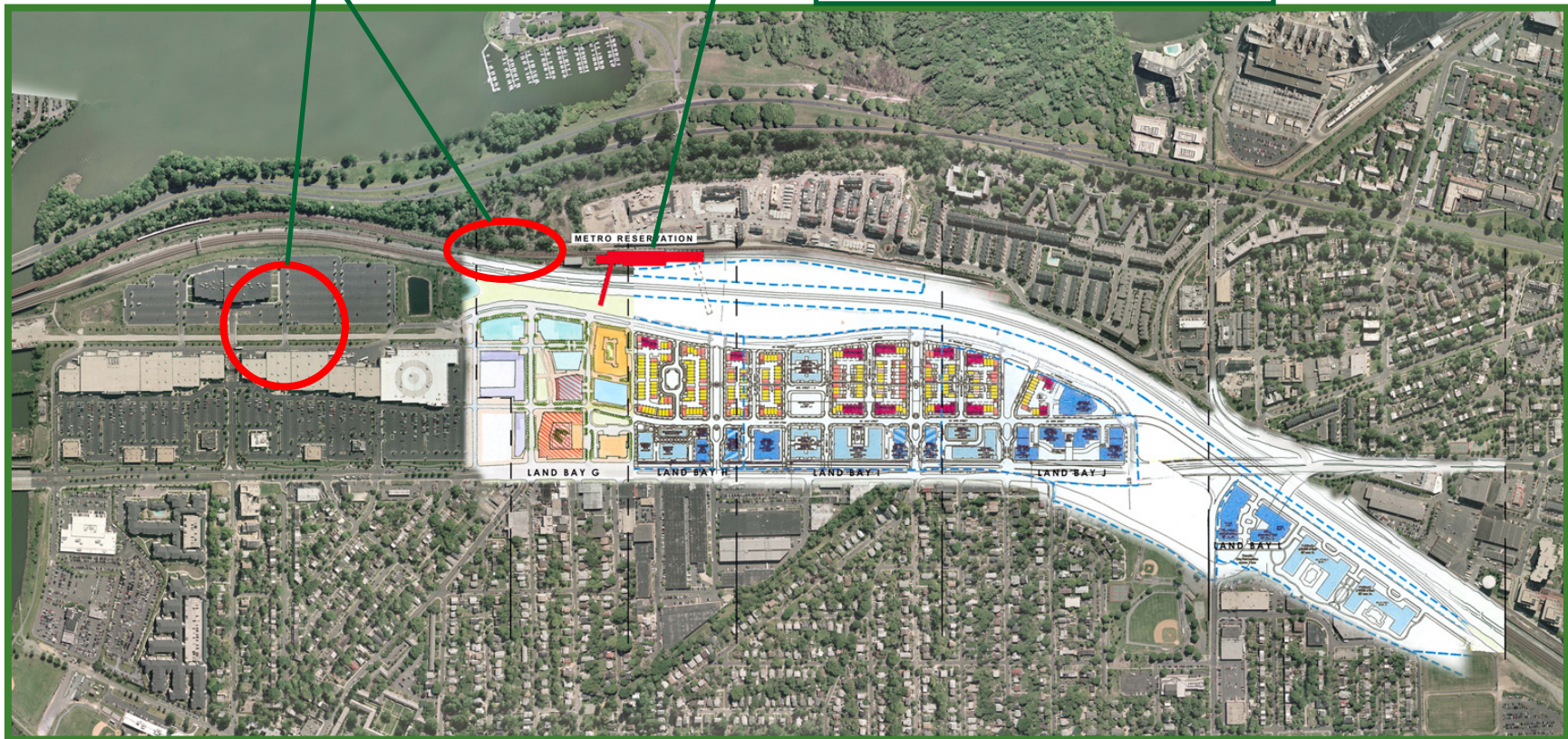
Initial Concept - Elevation



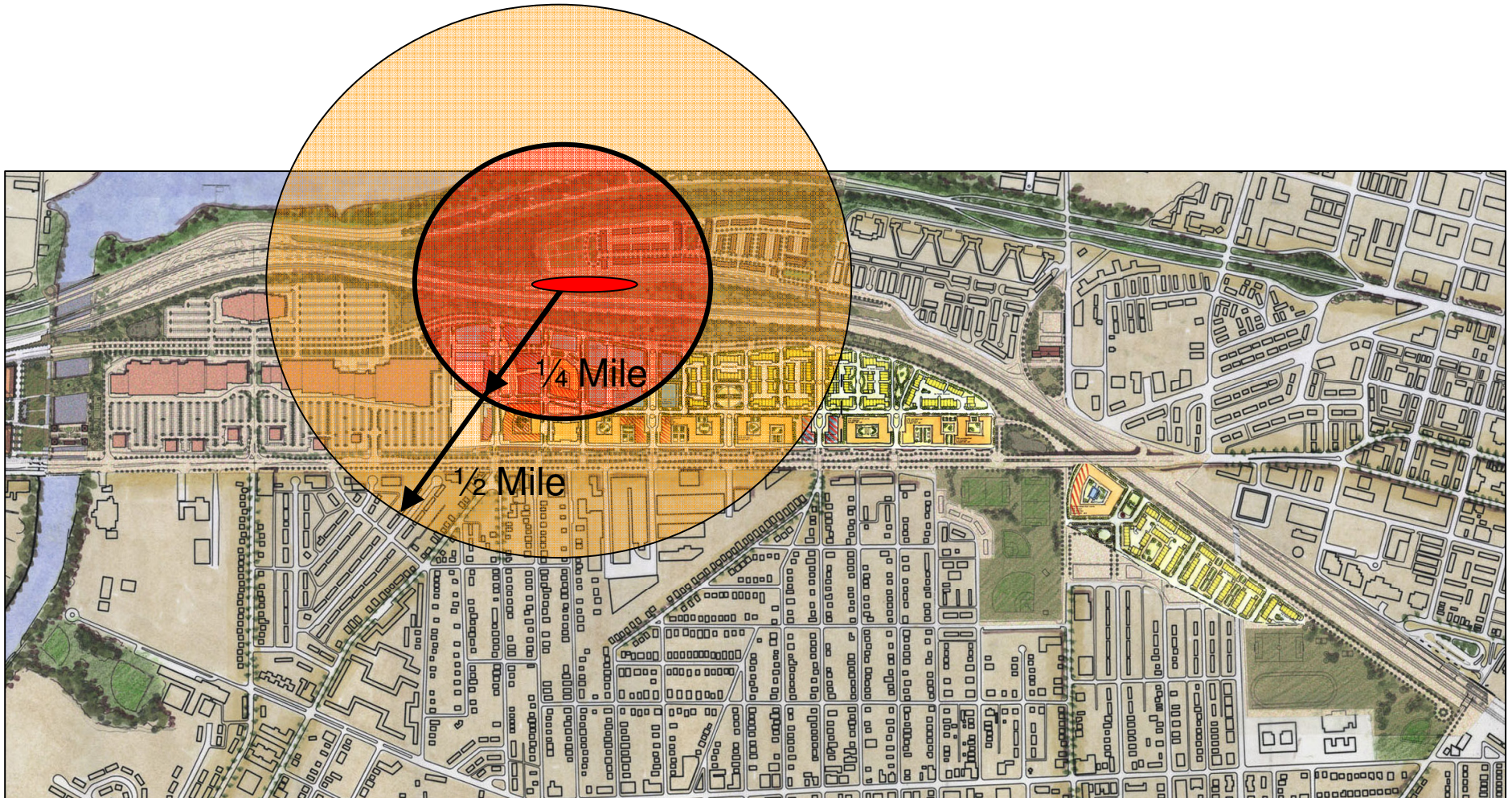
Station Location Alternatives

Alternative Locations

Reserved Location



Station Location Alternatives



Alternatives Analysis

Crystal City / Potomac Yard Transit Corridor Alignment

Alignment	Positive Features	Negative Features
Potomac Avenue	<ul style="list-style-type: none">• Least conflict with existing or future auto traffic.• Could be constructed with no intersections (Type IV).	<ul style="list-style-type: none">• Lowest potential ridership• Reduced service area – no ridership on east side.• Would require widening to provide dedicated transit lanes• Widening would eliminate a significant amount of open space –landscaping within the future park to the east.• Widening would result in the reduction or elimination of the central median.• Use adjacent to Potomac Avenue are lower density townhomes and residential uses.• Widening for BRT would eliminate the curvilinear street that was intended to function as a green landscaped Parkway.• Negative impacts for pedestrian crossings to the future park.

Alternatives Analysis

Alternative Transitway Configurations

Issue	Two-Way in Median	Two-Way at Curb	Split at Curbs
Overall transit performance	<ul style="list-style-type: none"> • Best 	<ul style="list-style-type: none"> • Some decrease 	<ul style="list-style-type: none"> • Greater decrease unless barriers provided between transit and vehicular lanes
Transit travel time	<ul style="list-style-type: none"> • Lowest 	<ul style="list-style-type: none"> • Increased due to reduced signal green time 	<ul style="list-style-type: none"> • Increased due to reduced signal green time
Pedestrian access (access to transit and crossing Route 1)	<ul style="list-style-type: none"> • Access requires crossing to median from either side for both outbound and return trips • Greatest Route 1 total crossing distance • Crossing 2 or 3 lanes + transitway & buffers + 3 or 2 lanes 	<ul style="list-style-type: none"> • Access requires full crossing of Route 1 from one side for both outbound and return trips • Reduces Route 1 total crossing distance • Transitway & buffer + 2 or 3 lanes + median + 3 or 2 lanes 	<ul style="list-style-type: none"> • Access requires full crossing of Route 1 for either outbound or return trip • Lowest Route 1 total crossing distance • Transitway & separator + 2 or 3 lanes + median + 3 or 2 lanes + transitway & separator
Right-of-way requirements	<ul style="list-style-type: none"> • Potentially greatest 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduced with stations on sidewalk for one direction 	<ul style="list-style-type: none"> • Greater reduction with stations on sidewalks both sides
Implementation	<ul style="list-style-type: none"> • Could be constructed concurrent with Route 1 improvements 	<ul style="list-style-type: none"> • Could be constructed concurrent with Route 1 improvements 	<ul style="list-style-type: none"> • Requires reconstruction of northbound lanes and sidewalk area on west side of Route 1